

Rok 1899.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XCVII. — Wydana i rozesłana dnia 6. grudnia 1899.

Treść: (*M* 233—237.) 233. Obwieszczenie o nadaniu koncesji na linię kolej małej wąsko-torowej od Liberca (Plac Sukienny) do Rochlic, która ma być utrzymywana w ruchu zapomocą elektryczności. — 234. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Swojsina do Boru. — 235. Rozporządzenie, tyczące się przeniesienia na Sąd powiatowy w Fünfhaus w Wiedniu sądownictwa w sprawach karnych dla dzielnicy Rudolfsheim w Wiedniu. — 236. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu otwarcia szlaku częściowego Jilowe—Skochowice kolej lokalnej Czercazany—Modrzany z odnogą od Mechnic do Dobrzysza. — 237. Dokument koncesyjny na kolej lokalną wąsko-torową od Jenbachu do Mairhofen (kolej nadzillerska).

233.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 23. listopada 1899,

o nadaniu koncesji na linię kolej małej wąsko-torowej od Liberca (Plac Sukienny) do Rochlic, która ma być utrzymywana w ruchu zapomocą elektryczności.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, o kolejach niższego rzędu, c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież z c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny nadało pod zamieszczonymi poniżej warunkami i zastrzeżeniami Spółce libereckiej kolej drogowych w Libercu, o to proszącej, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu linii kolej małej wąsko-torowej od Placu Sukiennego w Libercu do Rochlic, łączącej się z małą koleją tegoż przedsiębiorstwa, będącą przedmiotem obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 5. października 1896, Dz. u. p. Nr. 206, a która ma być utrzymywane w ruchu zapomocą elektryczności.

§. 1.

Koncesjonariuszce zapewniają się co do koncesjonowanej linii kolej małej dobrodzieństwa finansowe wyszczególnione w artykule V ustawy na wstępnie wzmiankowanej.

Okres przewidzianych w artykule V, lit. *d)* ustawy powyższej uwolnień od podatków, ustala się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

Co do stępki od biletów osobowych stosowane być mają postanowienia artykułu XX, ustęp drugi ustawy powyższej.

§. 2.

Spółka obowiązana jest budowę linii kolej małej oznaczonej na wstępnie skończyć najpóźniej w przeciągu pół roku, licząc od dnia dzisiejszego, linię gotową oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny mający trwać aż do 5. października 1956.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma Spółka na żądanie c. k. Rządu stosowną kaucję a to w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania linii koncesyjowanej nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich kolej podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

§. 4.

O ileby do wybudowania kolej koncesyjowej uzyte być miały drogi publiczne, Spółka winna postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania dróg.

Spółka jest obowiązana ponieść koszt urządzień potrzebnych z powodu wybudowania i ruchu linii na wstępie oznaczonej do zabezpieczenia swobodnego funkcjonowania przewodów telegraficznych i telefonicznych państwa istniejących już w chwili nadania koncesji na tę linię, mianowicie zaś koszt przełożenia owych przewodów, gdyby było potrzebne.

§. 5.

Zresztą kolej mała, na wstępie oznaczona, ma być uważana za istotną część składową przedsiębiorstwa kolej małej będącego przedmiotem obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 5. października 1896, Dz. u. p. Nr. 206, a przeto po stanowienia §§. 5 aż do 15 rzeczonego obwieszczenia mają być do niej odpowiednio stosowane.

Nadto Spółka obowiązana jest co do wszystkich swoich linii będących przedmiotem powyższego jakoteż niniejszego obwieszczenia:

- a) mieć pieczę o urządzenie na rzecz swoich funkcyonariuszów i ich rodzin zaopatrzenia dla inwalidów i starców i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolej lokalnych, jeśli dla koncesyjowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna, przynajmniej takie same korzyści członkom następującąca a względnie przynajmniej takie same zobowiązania na Spółkę wkładającą jak kasa rzeczonego związku;
- b) dostarczać wcześnie Ministerstwu kolej żelaznych na jego żądanie wykazów statystycznych potrzebnych do zestawienia statystyki rocznej kolej żelaznych.

Wittekk r. w.

234.

Dokument koncesyjny z dnia 23. listopada 1899,

na kolej lokalną od Swojsina do Boru.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami gminie miasta Boru o to proszającej, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej ruchozmiennej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od stacji Swojsin-Czernoszyn linii kolej państwa wiedeńsko-chebskiej do Boru a to w myśl ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolej, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się koncesyjariuszce dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2.

Koncesyjuszka obowiązana jest rozpoczęć budowę kolej koncesyjowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytku publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolej zgodnie z koncesją, dać ma koncesyjuszka na żądanie Rządu stosowną kaucję w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniadze sierocie.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolej koncesyjowanej nadaje się koncesyjuszce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjuszce do wybudowania kolej podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolej.

§. 4.

We względzie budowy kolej koncesyjonalnej i ruchu na niej zastosować się powinna koncesyjuszka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolej żelaznych ustanowi, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne, a trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesyjuszce prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjuszki.

Emisja obligacji pierwszeństwa jest wzbroniona.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej, łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją rzeczywiście poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut spółki, jakież formularze akcyi wydać się mających, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajobrazu i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżą kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyjuszka zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółki kolej austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyjuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesyjonalnej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyjuszki obowiązującymi wtedy, skoro tylko zostaną jej urzędowanie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyjuszce tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich jako na kolej drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonymi ułatwieniami.

Koncesyjuszka zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajoowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) stosowane być mają podobnie zniżone pozycje taryfowe przepisane dla transportów wojskowych.

§. 8.

Koncesję nadaje się z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną na lat (90) dwieście pięćdziesiąt, licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem przerzeczonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §. 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną.

§. 9.

Ruch na kolej koncesjonowanej utrzymywać będzie Rząd na rachunek koncesjonariuszki i koncesjonariuszka zwracać ma Rządowi koszt z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontraktie, który zawarty będzie z koncesjonariuszką.

§. 10.

Koncesjonariuszka obowiązana jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanemi, ozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólnie używaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody najmniejpomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

Czysty dochód roczny w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesjonariuszce jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby jednak kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty w myśl postanowień ustępu 1 obliczony, bez uwzględnienia dodatku tamże przewidzianego, nie wynosił przynajmniej taka samej sumy rocznej, któraby wyrównała rację ryczałtowej potrzebnej na programowe oprocentowanie i umorzenie pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej z doliczeniem raty ryczałtowej potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie koncesjonariuszce wzmiarkowaną powyżej ratę ryczałtową w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesjonariuszce podatek rentowy, który od tej renty odkupu ma być opłacany.

3. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie objąć w miejsce koncesjonariuszki pożyczki w celu zgromadzenia kapitału na kolej koncesjonowaną zaciągnięte, w sumie, która w chwili odkupienia według zatwierdzonego

planu umorzenia będzie jeszcze zalegała jako nieumorzona, do spłacenia z własnych funduszów, w którym to razie renta odkudu płacić się mająca, zmniejszy się o sumę potrzebną na oprocentowanie i umorzenie wzmiarkowanego kapitału pożyczkowego, jakież według okoliczności, o odpowiednią tej sumie kwotę dodatku, który w myśl postanowień ustępu 1 ma być do dochodu średniego doliczany.

4. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent w myśl postanowień punktów powyższych koncesyjusze płacić się mających, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od stana rok wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu jak się samo przez się rozumie dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępu 1go zawierały się w tych rentach.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj dłużu państwa jakiegokolwiek rodzaju. Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 4 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a według okoliczności obciążona tylko zalegającymi jeszcze resztami pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i używanie kolej niemniejsem koncesyjowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe, a według okoliczności kolej podjazdowe własnością koncesyjuszki będące i przedsiębiorstwa poboczne, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użycie stosownie do swego przeznaczenia.

6. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku,

które, jako przynależośc przedsiębiorstwa kolejowego, lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;

c) kwota ceny odkupu (l. 1 aż do 4), która państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

8. Koncesyjuszka obowiązana jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyjuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolejach odkupionych odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostałą własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolej aż do chwili powyższej.

9. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 6), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjuszka obowiązana jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesja upłynie i od dnia jej upłynięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolej koncesyjnej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe, według okoliczności kolej podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne własnością Spółki będące, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 11, ustępie 5.

Tak wtedy gdy koncesja upłynie, jak i w razie odkupienia kolej (§. 11), zaatrzyma kocesyonaryuszka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, gdyby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane trwale i utrzymywane w dobrym stanie, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego funkcyonaryusza a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania do nadzoru nad tem funkcyonaryuszów na koszt koncesyonaryuszki.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawadowczej lub innej reprezentacji; przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzec przedstawić natychmiast Ministerstwu kolej żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zatrzyma sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczoneo się

ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegać środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

Wittek r. w.

235.

Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 28. listopada 1899,

tyczące się przeniesienia na Sąd powiatowy w Fünfhaus w Wiedniu sądownictwa w sprawach karnych dla dzielnicy Rudolfsheim w Wiedniu.

Na zasadzie §. 9 u. o p. k. zmieniają się rozporządzenia Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 20. grudnia 1882, Dz. u. p. Nr. 176 i z dnia 3. lutego 1892, Dz. u. p. Nr. 36 o tyle, że sądownictwo w sprawach karnych dla dzielnicy Rudolfsheim w Wiedniu przekazuje się Sądowi powiatowemu w Fünfhaus w Wiedniu.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie od dnia 1. stycznia 1900.

Kindinger r. w.

236.

Obwieszczenie Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 29. listopada 1899,

o przedłużeniu terminu otwarcia szlaku częściowego Jilowe—Skochewice kolej lokalnej Czercaany—Modrzany z odnogą od Mechnic do Dobrzysza.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia termin skończenia i otwarcia kolej lokalnej Czercaany—Modrzany z odnogą od Mechnic do Dobrzysza, w §. 3 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 4. marca 1895, Dz. u. p. Nr. 54 ustanowiony a stosownie do obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 22. września 1897, Dz. u. p. Nr. 228 aż do dnia 31. grudnia 1899 przedłużony, został co do szlaku częściowego Jilowe—Skochewice, którego budowa jeszcze trwa, przedłużony aż do 30. czerwca 1900.

Wittek r. w.

237.**Dokument koncesyjny z dnia 2.
grudnia 1899,**

na kolej lokalną wązko-torową od Jenbachu do
Mairhofen (kolej nadzillerska).

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Kasprowi Schneiderowi w Zell n. Zillerem, posłowi na sejm krajowy w związku z Drem Raimundem Rainerem w Fügen, lekarzem i Franciszkiem Prantlem w Jenbachu, właścicielem hotelu, o to proszącym, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchozmiennej, która wybudowana być ma jako lokalna wązko-torowa od stacyj w Jenbachu linii Kufstein—Innsbruck c. k. uprzew. Spółki kolei południowej na Strass, Fügen i Zell n. Zillerem do Mairhofen, a to w myśl postanowień ustawy o koncesach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używają koncesyonarzy dobrodziejstw w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

§. 2.

Koncesyonarzy obowiązani są rozpocząć budowę kolei koncesjonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy jakież wybudowania i urządzenia kolei zgodnie z koncesją, dać mają koncesyonarzy kaucję w sumie 20.000 zł. w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesjonowanej nadaje się koncesyonarzy prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonarzy do wybudowania tych kolej podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznały za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolej koncesjonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonarzy do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolej żelaznych ustanowi, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przeszłości zostały wydane. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesjonowanej kolej lokalnej a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesyonarzy prawo utworzenia za osobnym zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijęcie ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonarzy.

Nadaje się nadto koncesyonarzy prawo wypuszczenia w obieg akcyi pierwszeństwa, które pod względem oprocentowania i umorzenia będą miały pierwszeństwo przed akciami zakładowymi, jakież w razie potrzeby także obligacjami pierwszeństwa, a to w sumie, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcyi pierwszeństwa, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od stu i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i nale-

życie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszczé jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki, jakotęż formularze akcji zakładowych i akcji pierwszeństwa tudzież wydać się mających obligacji pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżąją kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonarzyści zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakotęż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonarzyków mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesjonowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzieniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się

dla koncesyonarzyków obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonarzyzach tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonymi ułatwieniami.

Koncesyonarzyści zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajo wej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) mają być podobnie stosowane zniżenia taryfowe, służące dla transportów wojskowych.

§. 8.

Trwanie koncesji z obroną przeciw zakładaniu nowych kolej w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §fe 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione z winy koncesyonarzyków, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

§. 9.

Wyjąwszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesyonarzyści nie są upoważnieni do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolej koncesjonowanej.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolej koncesjonowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonarzyków mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolej, na których ruch utrzymuje Rząd.

W przypadku takim koncesyonarzyści zwrać mają Rządowi koszt z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, lub według okoliczności, ryczalowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontraktie ruchu, który zawarty będzie z koncesyonarzyzami.

§. 10.

Koncesyjonusze obowiązani są mieć pieczę o urządzenie na rzecz swoich funkcyjonuszów zaopatrzenia dla inwalidów i starców i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśli dla koncesyjowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna przynajmniej takie same korzyści członkom nastręczająca jak kasa rzecznego związku.

§. 11.

Koncesyjonusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przeszłości powstać mającemi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody najniższych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatku i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek

dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Dochód średni czysty w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyjonuszom jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu pozostały części okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępów 1 aż do 3 obliczony, bez dodałku tańcze wzmiarkowanego, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, jaka jest potrzebna na oprocentowanie po 4 od sta i spłacenie kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego z dodaniem raty rycztalowej, potrzebnej na oprocentowanie i programowe umorzenie pożyczek, gdyby za zezwoleniem Rządu były zaciągnięte, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wzmiarkowaną sumę roczną w ratach półrocznych płatnych z dniu 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyjonuszom podatek rentowy od tej renty odkupu opłacać się mający.

5. Państwo zastrzega sobie prawo objęcia kiedykolwiek do spłacenia z własnych funduszy w miejsce koncesyjonuszów pożyczek zaciągniętych w celu uzyskania kapitału dla kolej koncesyjowanej, a to w kwocie jeszcze nie umorzonej według zatwierdzonego planu amortyzacji i zalegającej w chwili odkupienia, w którym to razie renta odkupu, jaka ma być placona, zmniejszyłaby się o sumę potrzebną na oprocentowanie i umorzenie oznaczonego kapitału pożyczkowego, jakież w danym razie, o odpowiednią potrzebną sumie kwotę dodatku, doliczać się mającego do dochodu średniego w myśl ustępu 1.

6. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepatnych jeszcze rent w myśl poprzedzających ustępów płacić się mających, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent po strąceniu jak się samo przez sie rozumie dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępu 2 zawierała się w tych rentach.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyi dłużu państwa jakiegokolwiek rodzaju. Obligacye dłużu państwa liczne będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacye dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na

giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

7. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 6 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającymi jeszcze pozostałościami pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i używanie kolej niniejszem koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, a według okoliczności kolej podjazdowe własnością koncesyonariuszów będące i przedsiębiorstwa poboczne, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

8. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależysć przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensji państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (ll. 1 aż do 6) według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

9. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

10. Koncesyonariusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyonariusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należysći obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolej aż do chwili powyższej.

11. Rząd zastrzega sobie prawo załatwiania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 8), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonariusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niego do tego celu potrzebował.

§. 13.

Gdy koncesja upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależysći, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, kolej podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonariusze posiadali, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 12, ustępie 7.

Tak wtedy gdy koncesja upłynie jak i w razie odkupienia kolej (§. 12), zatrzymają koncesyonariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniemie lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonariuszów z tym wyraźnym do-

datkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i ich urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tutajże zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funkeyonaryusza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem funkeyonaryuszów na koszt koncesyjnych.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące-

Spółki, jakotęż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczone się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za nieistniejącą nadal jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych

wychodzić będzie nakładem c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, w jej Składzie dzielnicę I., Singerstrasse Nr. 26 także w roku 1900 w języku niemieckim, włoskim, czeskim, polskim, ruskim, słoweńskim, kroackim i rumuńskim.

Cena prenumeracyjna egzemplarza Dziennika ustaw państwa w każdym z tych ośmiu języków, za cały rocznik 1900, który można odbierać osobiście lub będzie posyłany pocztą bezpłatnie, wynosi 8 K.

Prenumeruje się w Składzie c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnicę I., Singerstrasse Nr. 26, gdzie można kupować także pojedyncze roczniki i pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.

Zamawiając jednak Dziennik ustaw państwa, trzeba zarazem złożyć przypadającą kwotę pieniężną, gdyż wydawnictwo to posyła się tylko tym, którzy prenumeratę z góry zapłacą.

Nabywający od razu całe dziesięciolecie lub kilka dziesięcioleci Dziennika ustaw państwa w języku niemieckim, płaci:

Za dziesięciolecie 1849 do 1858 włącznie . . . 50 K	Za dziesięciolecie 1879 do 1888 włącznie . . . 40 K
1859 " 1868 . . . 24 "	" " 1889 " 1898 " . . . 60 "
1869 " 1878 . . . 32 "	
Za pięć dziesięcioleci 1849 do 1898 włącznie . . . 180 K	
Za dziesięciolecia 1870 " 1899 " . . . 120 "	

W innych językach:

Za dziesięciolecie 1870 do 1879 włącznie . . . 32 K	Za dziesięciolecie 1890 do 1899 włącznie . . . 60 K
1880 " 1889 . . . 40 "	
Za dziesięciolecia 1870 do 1899 włącznie . . . 120 K.	

Pojedyncze roczniki wydania niemieckiego dostać można:

Rocznik 1849 za . . . 4 K 20 h	Rocznik 1866 za . . . 4 K 40 h	Rocznik 1883 za . . . 5 K — h
" 1850 " . . . 10 " 50 "	" 1867 " . . . 4 " — "	" 1884 " . . . 5 " — "
" 1851 " . . . 2 " 60 "	" 1868 " . . . 4 " — "	" 1885 " . . . 3 " 60 "
" 1852 " . . . 5 " 20 "	" 1869 " . . . 6 " — "	" 1886 " . . . 4 " 60 "
" 1853 " . . . 6 " 30 "	" 1870 " . . . 2 " 80 "	" 1887 " . . . 5 " — "
" 1854 " . . . 8 " 40 "	" 1871 " . . . 4 " — "	" 1888 " . . . 8 " 40 "
" 1855 " . . . 4 " 70 "	" 1872 " . . . 6 " 40 "	" 1889 " . . . 6 " — "
" 1856 " . . . 4 " 90 "	" 1873 " . . . 6 " 60 "	" 1890 " . . . 5 " 40 "
" 1857 " . . . 5 " 70 "	" 1874 " . . . 4 " 60 "	" 1891 " . . . 6 " — "
" 1858 " . . . 4 " 80 "	" 1875 " . . . 4 " — "	" 1892 " . . . 10 " — "
" 1859 " . . . 4 " — "	" 1876 " . . . 5 " — "	" 1893 " . . . 6 " — "
" 1860 " . . . 3 " 40 "	" 1877 " . . . 2 " — "	" 1894 " . . . 6 " — "
" 1861 " . . . 3 " — "	" 1878 " . . . 4 " 60 "	" 1895 " . . . 7 " — "
" 1862 " . . . 2 " 80 "	" 1879 " . . . 4 " 60 "	" 1896 " . . . 7 " — "
" 1863 " . . . 2 " 80 "	" 1880 " . . . 4 " 40 "	" 1897 " . . . 15 " — "
" 1864 " . . . 2 " 80 "	" 1881 " . . . 4 " 40 "	" 1898 " . . . 6 " — "
" 1865 " . . . 4 " — "	" 1882 " . . . 6 " — "	" 1899 " . . . 10 " — "

Roczniki wydań w innych siedmiu językach od 1870 dostać można po tej samej cenie co wydanie niemieckie.

NB. Posłyki Dziennika ustaw państwa, które zginęły lub doszły niezupełne, reklamować należy najpóźniej w przekągu czterech tygodni wprost w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnicę III, Rennweg Nr. 16.

Po upływie tego terminu pojedyncze części Dziennika ustaw państwa będzie można dostać tylko za opłatą ceny handlowej ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 2 h).

Ponieważ wszystkie roczniki od roku 1849 wydania niemieckiego i wszystkie roczniki wydań w innych siedmiu językach od roku 1870 są całkowicie uzupełnione, przeto można nabyć w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej nie tylko każdy pojedynczy rocznik po cenie wyżej podanej, lecz nawet każdą z osobna część wszystkich tych roczników po cenie handlowej ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 2 h); tym sposobem ułatwione zostało uzupełnianie niekompletnych roczników Dziennika ustaw państwa i zestawianie pojedynczych części podług materyi.